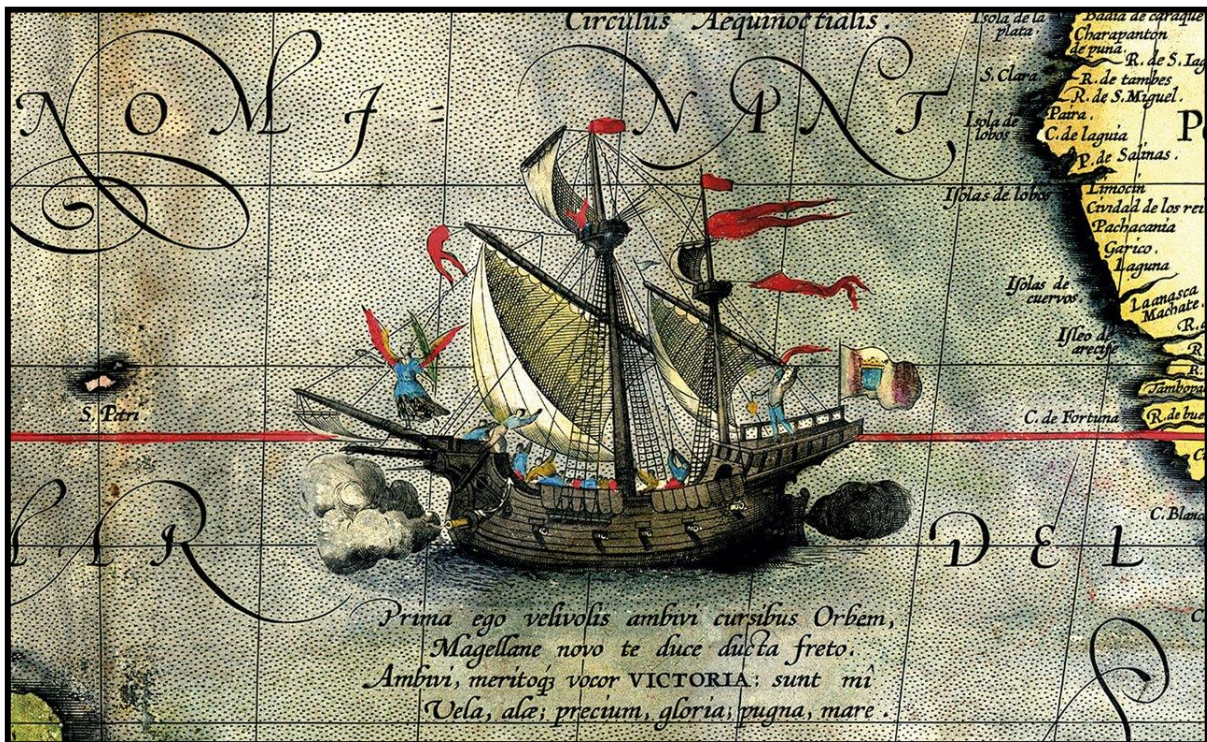


ELCANO INICIA EL REGRESO, LA RUTA POR DOS OCEANOS



Nao Victoria – Detalle Océano Pacífico - Mapa de Abraham Ortelius Año: 1589

El miércoles día 18 de diciembre de 1521 llega una de las decisiones más difíciles de todas las tomadas en el viaje, las dos naves deberán separarse, la **Trinidad** hace agua constantemente y no son capaces de localizar la vía de entrada, el tiempo va pasando, en ese momento comienzan los vientos favorables y es una vez más cuando se pone en juego la honradez y responsabilidad de Gonzalo Gómez de Espinosa, la **Victoria** debe de aprovechar las condiciones favorables y partir. Cuanta con el apoyo del rey de Tidore y toda su gente que ha enviado hasta veinte carpinteros para intentar localizar la vía de agua y taponarla, pero no la encuentran. No han visto vía de agua y sin embargo esta no deja de entrar en la nave. Gómez de Espinosa decide finalmente quedarse, mientras la **Victoria** parte. Habrá que sacar toda la carga y realizar una varada en la playa para tratar de reparar los desperfectos y una vez reparada y calafateada, volver a cargar e intentar realizar el viaje de regreso en solitario.

Cuando el rey vio que no había solución les dijo entre sollozos *¿Cómo podréis llegar a España y darle noticias mías a mi señor*”. El rey asegura que sus doscientos veinticinco carpinteros se pondrían a disposición de los españoles. Elcano le consoló diciéndole que no se preocupase, que la **Victoria** llegaría hasta España y que él le daría a conocer al Emperador la existencia de aquellas tierras y de la grandeza de su reino.

El sábado 21 de diciembre, día de Santo Tomás, el rey llegó hasta la nao **Victoria** trayendo dos pilotos para que pudieran encontrar la ruta en medio de la maraña de islas y poder alcanzar el Indico. El rey de Tidore acompañó a la **Victoria** hasta el final de la isla de Mare, la última de sus dominios y hasta allí llegaron piraguas cargadas de

madera y frutas, que se embarcaron a bordo y pronto se hicieron a alta mar, entre saludos de despedida.

En la isla se quedó en la **Trinidad** y en ella Gonzalo Gómez de Espinosa, Juan Carvallo y cincuenta hombres más. En la **Victoria** partieron 47 europeos y trece indígenas. En los escritos de Pigafetta, tampoco nombra jamás a Gómez de Espinosa, pretende dar solamente nombre y visibilidad a su admirado Magallanes y a sus fieles portugueses.

La **Victoria** se ha abastecido de pan, arroz, cabras, gallinas, cocos, bananas, granadas, naranjas, limones, melones y abundante agua. Sólo en este momento aparecen en los escritos de Pigafetta la situación geográfica de estas islas. *“Tidore se encuentra a 27 minutos de latitud norte y dista nueve grados y medio de la siguiente isla del archipiélago llamada Zamal que está a la cuarta del mediodía. Ternate se encuentra a dos tercios de grado de latitud norte. Moti está exactamente debajo de la línea del Ecuador. Makián está a un cuarto de grado de latitud sur y Bacan a un grado de latitud sur. Ternate, Tidore, Moti y Makian son cuatro islas en cuyas montañas altas y picudas crece el clavo y desde ninguna puede verse Bacan.*

Continúa el lento navegar de la **Victoria** en medio del laberinto de islas, atraviesan el archipiélago de Sulu. Arriban a la isla de Buru en la que encuentran nuevamente animales y fruta para aprovisionarse. La isla de Alor, donde descubren la pimienta. En Timor descubren el sándalo. Y será desde esta gran isla, la última en su recorrido laberíntico, desde donde pondrá rumbo sur oeste para adentrarse finalmente en el Océano Indico camino del cabo de Buena Esperanza. La tripulación se encuentra con moral y bien alimentada y se preparan para realizar una larga ruta sin escalas. Han pasado dos años y medio desde que partieron. Es hora de regresar a casa.

“Ya era casi miércoles cuando partimos de la isla de Timor y entramos en el gram mar llamado Laut Chidol (Océano Índico). Como temíamos al rey de Portugal hicimos la ruta entre el poniente y el garbino y dejamos al norte y a nuestra derecha la isla de Amatra (Sumatra) y toda la otra costa de la India Mayor”. (Pigafetta)

“A los 11 del dicho (Febrero) tomé el sol en 88 grados y un cuarto; tenía de declinación 9 grados y un tercio , vino á ser el altura de polo 9 grados 35 minutos y estábamos en bonanza, y el día fue martes. A los 12 del dicho no tomé el sol , mas estábamos en bonanza en el paraje del día pasado , ó poco más y el día fue miércoles. A los 3 del dicho tomé el sol en 89 grados y dos tercio” (Derrotero de Francisco Albo)

A partir de este momento el relato de Pigafetta comienza a ser perezoso y falto de interés, se entiende que la monotonía se adueña de todos y no hay muchas cosas que contar, hay provisiones frescas y no hay muchos motivos de discordias a bordo.

Francisco Albo se limita a hacer mediciones y cálculos para saber la posición diaria de la nao. Por primera vez menciona la ruta a seguir, el Cabo de Buena Esperanza:

“A los 23 del dicho mes (día 23 de marzo de 1522) tomé el sol en 49 grados y un cuarto; tenía de declinación 4 grados 51 minutos ; vino á ser el altura 36 grados 39

minutos, y el camino fue al oeste obra de 10 leguas y estaba' del cabo de Buena Esperanza a 548 leguas y el día fue domingo. (Francisco Albo)

Como podemos ver por el escrito el piloto Francisco Albo calcula que la distancia a recorrer hasta el Cabo de Buena Esperanza es de 548 leguas o lo que es lo mismo 3.140 kms. La distancia es totalmente errónea, pues la distancia real es de 10.800 kms. El Océano Pacífico es más grande de lo que ellos se imaginan y ese será el motivo de las penalidades que sufrirán por falta de avituallamiento y sin poder tocar costa de dominio portugués. No hay más anotaciones de interés, Francisco Albo se limita a dar la situación diaria del buque y Pigafetta ha entrado en una especie de abandono y desinterés, la nao **Victoria** continua con una derrota zigzagueante a merced de las corrientes y vientos dominantes. Dos meses después el día 15 de mayo ya se encuentran norte sur con el Cabo de las Agujas, la parte más al sur de Africa.

“A los 15 del dicho(día 15 de Mayo de 1522) tomé el sol en 33 grados y medio, tenía de declinación 20 grados y 5 minutos, vino á ser el altura 35 grados 3; minutos, estábamos con el cabo de las Agujas norte sur cuarta del nordeste sudueste, y en esta costa hay muchas corrientes que el hombre no les halla abrigo ninguno, sino lo que el altura le da, y la derrota fue al oes noroeste, y estamos otra vez en el paraje del cabo de las Agujas, 'y este día fue jueves. A los 16 del dicho mes tomé el sol en 33 grados y un cuarto, tenía de declinación 21 grados 6 minutos, vino á ser el altura 35 grados 39 minutos, y estamos con el cabo de Buena Esperanza les sueste ues noroeste largo del 20 leguas; y este día quebramos el mástil y verga del trinquete y estuvimos todo el día al reparo, y el viento fue oeste y el día fue viernes” (Francisco Albo)



Bordear el Cabo de Agujas debió de ser una tragedia para los supervivientes, los vientos en contra les hacen estar de arribada y a la espera de cambio durante varios días, rompen el palo trinquete y aprovechan el abrigo de la costa para repararlo como pueden. Esta situación le hace escribir a Pigafetta: ***“El cabo de Buena Esperanza se***

encuentra a 34 grados y medio de latitud sur y es el cabo más grande y peligroso que existe”.(Francisco Albo)

La tripulación ha sufrido mucho en estos dos meses de travesía, algunos se encuentran enfermos, todos hambrientos y piden entrar en Mozambique, pues la carne que llevaban a bordo se había podrido y casi no tenían agua. Durante este tiempo de travesía murieron veintiún hombres y sus cadáveres fueron arrojados al mar, el ambiente se había vuelto desolador y Elcano llama a todos a consejo, la mayoría adopta la decisión de entrar en territorio portugués, pero Elcano, aunque escuchará siempre todas las

argumentaciones de sus hombres, decide continuar viaje, haciendo más aprecio al honor que a su vida y la de sus hombres.

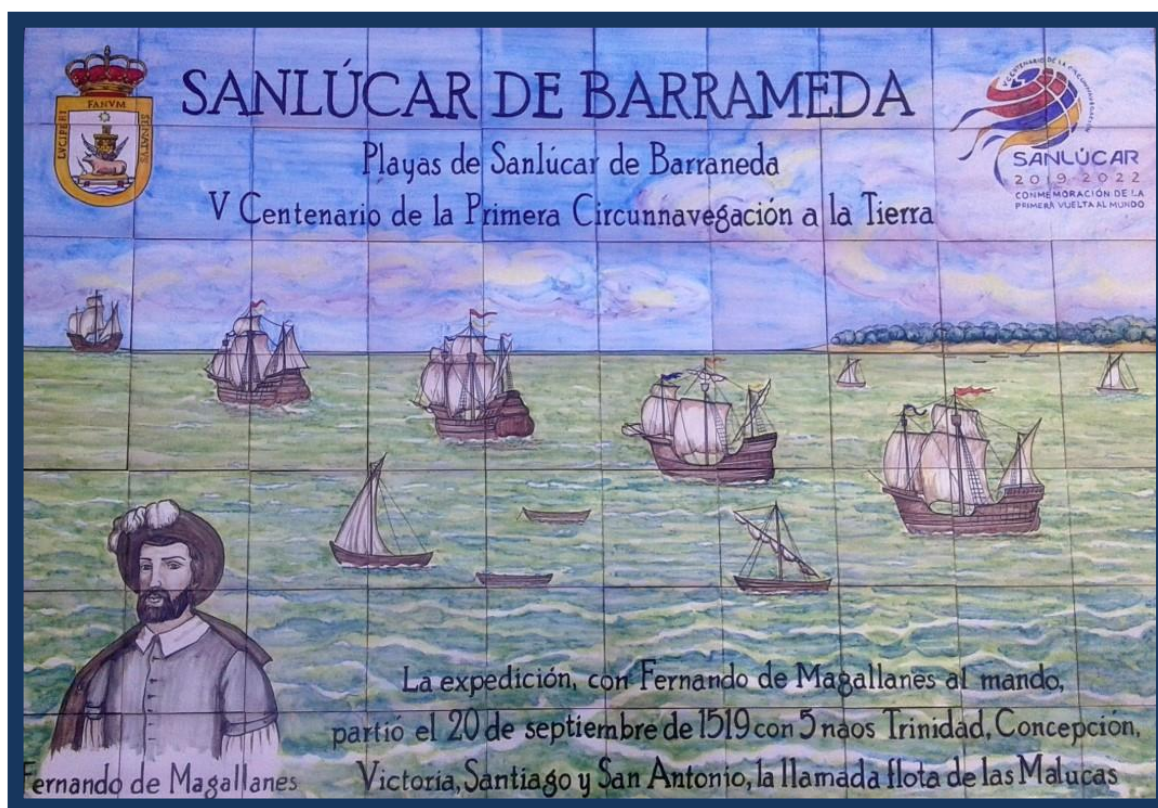
Se sigue la ruta ya en rumbo norte-noroeste al encuentro del Golfo de Guinea y las islas de Cabo Verde, un importante enclave naval portugués con el que dominan gran parte del África Occidental. El miércoles 9 de julio llegan a la isla Santiago la Mayor del archipiélago de Cabo Verde y Elcano no tiene más remedio que rendirse a la evidencia, se encuentran diezmados y hambrientos, ya no hay agua dulce y idean una estrategia para explicar el motivo de su llegada a ese puerto. Les dirán a los portugueses que vienen de América en un grupo de tres buques y que se han visto obligados a entrar porque han roto el trinquete, mientras las otras dos continúan viajando hacia España. Preparan una chalupa y trece hombres para llegar a puerto mientras la **Victoria** permanece en la bahía, pero alejada de tierra. Desembarcan y preguntan qué día de la semana es, la respuesta es **jueves**, respuesta que les sorprende pues ellos llevan anotado que es **miércoles**, pronto comprobarán que lo que ha ocurrido es que con la circunvalación a La Tierra han ganado un día por navegar hacia el oeste. El primer viaje de la chalupa se hace sin incidencias embarcan provisiones, principalmente arroz y agua y les prometen pagar con la segunda carga. Regresan a la **Victoria** y nuevamente a tierra y al llegar el momento del pago y comprobar que carecen de algo de valor les proponen cambiarlo con algún saco de clavo de los que llevan en las bodegas. Salta la voz de alarma y son hechos presos. Cuando un grupo de chalupas y hombres armados se dirigen a la nao Elcano ordena levar anclas, defenderse del fuego enemigo y salir a todo trapo. La siguiente escala pretendida en el viaje son las Islas Canarias, pero los vientos alisios dominantes en esa época del año son Suroeste, les llegan por la aleta de estribor y les hace abrirse en el océano hacia el oeste, desafortunadamente pasan al oeste de estas islas y van al encuentro de la Azores, su entrada in extremis podría ser entendida como de regreso de un viaje de América. Es la única solución razonable, la nao hace agua lo que les obliga a un achique continuo y el trinquete sigue maltrecho, al menos han paliado en parte el hambre y la sed. Pero una nueva desgracia se ceba con ellos, estamos ya en agosto y el Anticiclón de las Azores les da una calma total, de viento y mar y los días se hacen interminables. Finalmente se levanta el viento, ponen rumbo sudeste y aunque tardarán catorce días en la busca del Cabo San Vicente y el día 6 de setiembre de 1522 entran en el puerto de Sanlúcar de Barrameda.

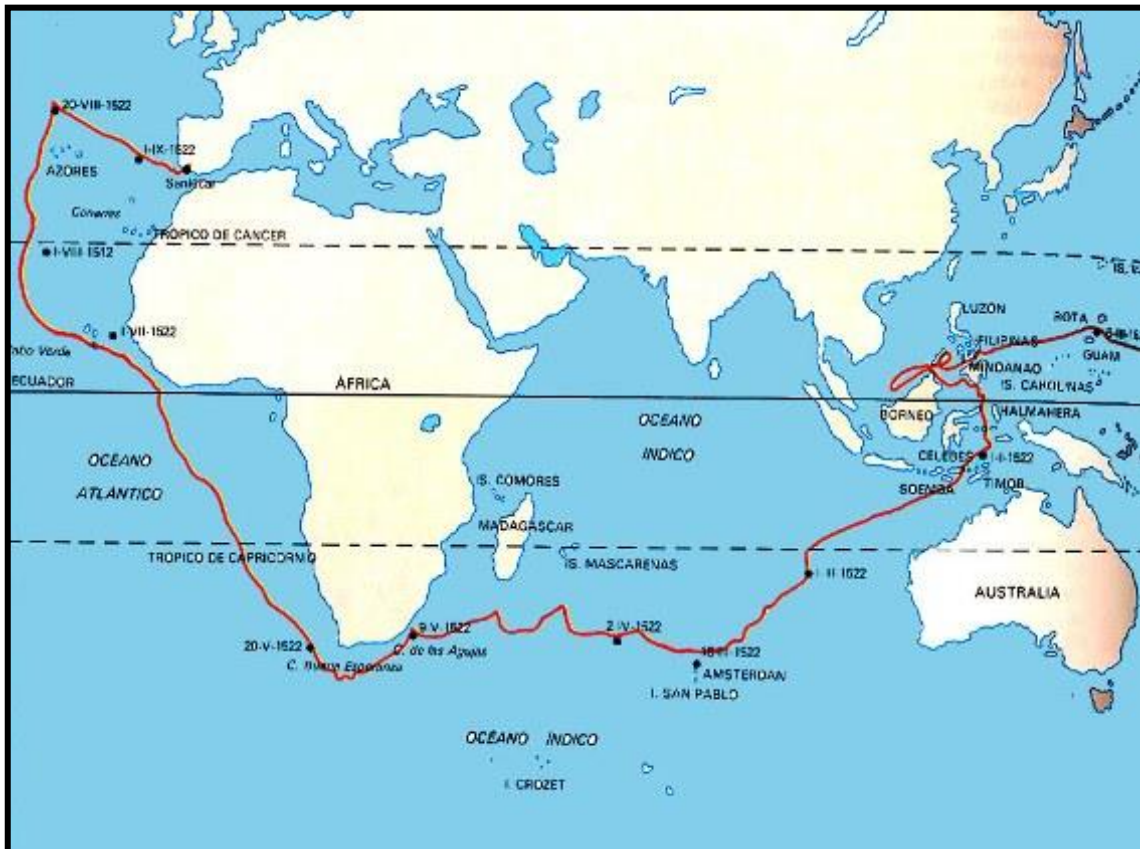
“El sábado entramos en la bahía de Sanlúcar con sólo dieciocho hombres. De los sesenta que habíamos salido del Maluco, algunos habían muerto de hambre, otros habían huido a la isla de Timor, otros habían sido condenados a muerte por sus delitos, otros habían sido presos en Cabo Verde. El lunes 8 de setiembre echamos el ancla en el muelle de Sevilla y disparamos toda la artillería” (Pigafetta)
El viaje había concluido



EL MUNICIPIO GADITANO DE SANLÚCAR DE BARRAMEDA MERECE EL HOMENAJE DEL RECUERDO POR SU IMPORTANCIA FUNDAMENTAL EN ESTE VIAJE.

LA RUTA DE REGRESO DE ELCANO.





Desde una visión actual de la navegación, con unos instrumentos que te permiten conocer una posición exacta y con unos buques capaces de navegar en línea recta o enderezar la derrota continuamente, podría considerarse la ruta seguida por Elcano como errática. Tenemos que tener en cuenta que no conocían más posición que la latitud al mediodía en los días despejados y que estaban sometidos a la fuerza del viento y a la traslación sobre las masas de agua que son las corrientes. Sabía que las Molucas estaban en la línea meridional del Ecuador y que tenían que ir a buscar el Cabo de Buena Esperanza en la latitud 34° y $21m.sur$. Fue situado y doblado por primera vez por el navegante portugués Bartolomé Díaz, y lo bautizó con el nombre de Cabo de las Tormentas Si vemos un extracto del derrotero de Francisco Albo podemos comprobar lo extremadamente difícil que era llevar una navegación acertada en aquella época.

“El primer día del mes de enero del año de 1522, tomé el Sol en 73° escasos, el cual tenía de declinación $21^{\circ} 54'$, la altura de polo [latitud] vino a ser de $4^{\circ} 45'$. - A los 2 del dicho, tomé el Sol en $73^{\circ} \frac{3}{4}$, tenía de declinación $21^{\circ} \frac{3}{4}$, vino a ser nuestro apartamiento $5^{\circ} \frac{1}{2}$. La derrota fue al Sudoeste y el día fue jueves. - Viernes, 3 del dicho, no tomé el Sol, más la nao hizo el camino del Sursudoeste, en altura de $6^{\circ} \frac{1}{4}$. Después tomamos la vuelta del Noroeste. - A los 4 del dicho, no tomé el Sol, más estaba en $5^{\circ} \frac{3}{4}$. El camino fue al Noroeste y el día, sábado. - Domingo, 5 del dicho, tomé el Sol en 75° y tenía de declinación $21^{\circ} 14'$, y la altura vino a ser $6^{\circ} 14'$. - A los 6 del dicho, tomé el Sol en 76° y tenía de declinación $21^{\circ} 2'$. La altura vino a ser $7^{\circ} 2'$, el día fue lunes” (Derrotero de Francisco Albo)

En esta precaria situación, en medio de la ceguera posicional y a merced de vientos y corrientes navegó Elcano. Pasó sólo a 500 kms. de Australia sin saber que pasaba al lado de un nuevo continente. Llegó en la parte más al sur hasta una enorme isla, que más tarde fue bautizada como Isla de Amsterdam y en la que en su recuerdo bautizaron al cabo más al sur como Cado del Cano. La posición de esta isla en la latitud 38° 43 m ya les situaba más al sur del de su destino, habían llegado al paralelo desde el que buscar, navegando hacia el oeste, el cabo de Buena Esperanza.

Conocemos las dificultades para doblar este cabo a causa de las fuertes tormentas, su arribada al cabo de las Agujas, la ruptura del palo trinquete, los trabajos de reparación, la espera y finalmente se encuentran en el cabo de Buena Esperanza.

“A los 16 del dicho mes de mayo, tomé el Sol en 33° ¼, tenía de declinación 21° 6’, vino a ser la altura 35° 39’ y estamos con el Cabo de Buena Esperanza Estesudeste – Oesnoroeste largo [lejos] de él 20 leguas. Este día quebramos el mástil y verga del trinquete, y estuvimos todo el día al reparo. El viento fue Oeste y el día fue viernes”.

A partir de aquí ya es una ruta conocida “la ruta de los portugueses”. Se ven forzados a entrar en las islas de Cabo Verde ante las penurias y falta de alimentos. Esta decisión es sometida a votación.

“El primer día del mes de julio, no tomé el Sol, más hicimos el camino del Nornordeste 10 leguas y el cabo me está al Noroeste 4ª del Norte, estoy del cabo 12 leguas y la mas cercana tierra me está 7 leguas. Este día llamamos la gente para que diesen sus pareceres para ir a las Islas de Cabo Verde o en tierra firme [continental], por tomar mantenimientos, y así deliberamos de ir a las islas y tomamos por más votos, el día fue martes”.

Lo que no se entiende es que no entren en Canarias, quizás los vientos del este les han alejado del archipiélago. Los vientos les siguen llevando hacia el norte hasta alcanzar las Azores. Deciden no entrar en estas islas de dominio portugués, ni llegar a ningún otro punto que no sea el de partida, Sanlúcar de Barrameda y tienen que poner rumbo sudeste hasta llegar a su destino en el punto desde el que habían partido hace más de tres años atrás.

“A los 4 del dicho mes de setiembre, en la mañana vimos tierra y era el Cabo de San Vicente, y nos estaba al Nordeste. Así, cambiamos la derrota al Estesudeste por apartarnos del mismo cabo”. Última anotación de Francisco Albo

La pericia náutica de Elcano está lejos de toda duda y puede ser sometida a cualquier análisis. También el sentido democrático de sus decisiones, al ser previamente sometidas a consenso. Él se sabía elegido por los suyos para capitanear este regreso y en agradecimiento a ello se comportaba, sin dejar de imponer su criterio, si lo consideraba imprescindible para el buen término de su viaje de regreso.

Su objetivo siempre fue concluir con honor la misión encomendada..

